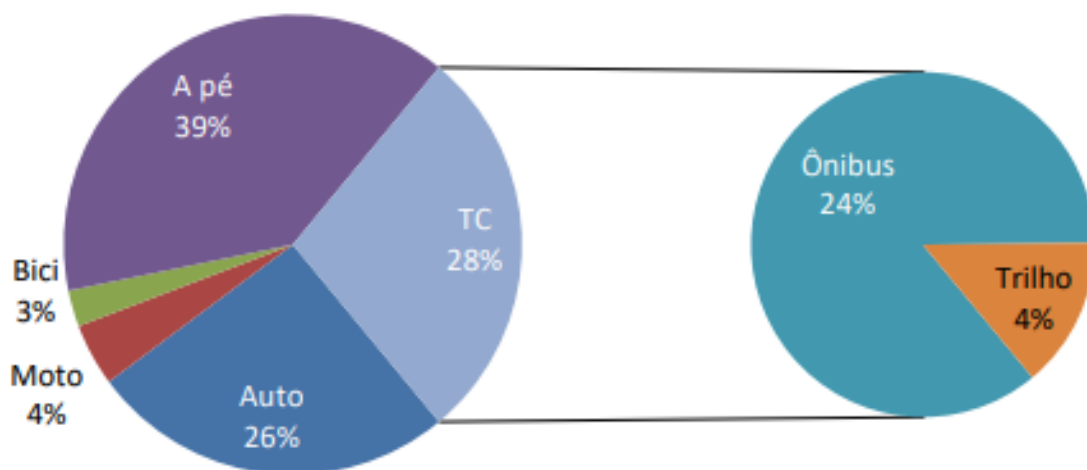


CONTRIBUIÇÕES CTMPA/ANTP PARA ELEIÇÕES MUNICIPAIS 2020

Tendo em vista a proximidade das eleições para prefeitos e vereadores nos municípios brasileiros, a Comissão Técnica de Mobilidade a Pé e Acessibilidade da ANTP preparou documento com o objetivo de fornecer diretrizes para compor um programa de governo, em âmbito executivo e legislativo, referente à implementação de políticas públicas de priorização à mobilidade a pé.

A necessidade de haver esta priorização se justifica plenamente como política pública pelo fato de ser o modo de deslocamento mais praticado nas cidades brasileiras de acordo com o Sistema de Informação da Mobilidade Urbana 2018 da ANTP. Ele aponta que a maioria das viagens realizadas nas cidades brasileiras (39%) é feita totalmente a pé. Se somadas às viagens a pé em complementação às viagens de transporte coletivo (28%) este percentual se eleva para 67%, ou seja, há caminhadas significativas em 2/3 de todas viagens cotidianas no país.



Outra forte justificativa para se priorizar as políticas de mobilidade a pé é a agressividade do ambiente onde ela ocorre em todo o repertório de pessoas que se deslocam pelas cidades à pé, que incluem principalmente os que apresentam mobilidade reduzida e deficiência física.

Em maio de 2011 foi lançada pela ONU a “*Década de ação pela Segurança no trânsito 2011-2020*” onde governos do mundo todo, incluindo o do Brasil, tornaram-se signatários, ou seja, se comprometeram a tomar medidas para prevenir e reduzir os acidentes no trânsito que matam cerca de 1,25 milhão de pessoas por ano. A Organização Pan-Americana de Saúde/Organização Mundial de Saúde (OPAS/OMS) coordena os esforços globais ao longo da década e monitora os progressos a nível nacional e internacional.

Portanto todo município tem o compromisso de promover redução significativa do número de acidentes, trabalho que desenvolve traçando metas e definindo estratégias de maneira a atingir o resultado pretendido, qual seja a diminuição da quantidade de mortes, comparativamente à quantidade de habitantes - 6 mortos/100 mil habitantes.

Nesse contexto torna-se fundamental a busca por tornar as cidades cada vez mais receptivas e acolhedoras aos pedestres que deve tomar sempre por base a escala humana, pois certamente menores serão os riscos de todos se envolverem em acidentes.

Por outro lado é importante considerar que a partir da velocidade média dos pedestres brasileiros, de 3 a 5 km/h de acordo com vários estudos acadêmicos desenvolvidos no país, permite ao pedestre avaliar a presença ou a ausência de um determinado mobiliário urbano ou qualquer outro obstáculo ou ponto de interesse ao longo de sua caminhada. Portanto identificar os elementos mínimos necessários para a boa caminhabilidade de todos os tipos de pedestres devem ser indicadores decisivos da qualidade de vida do cidadão.

Cabe destacar também que a mobilidade a pé é a que tem o maior potencial para permitir o fomento do dinamismo das atividades urbanas por possibilitar o convívio social direto como estímulo à atividade econômica, ao mesmo tempo em que melhora a saúde pelo combate ao sedentarismo e a não emissão de gases tóxicos. Além disso promove a segurança dos espaços públicos pela sua ocupação e o exercício da zeladoria coletiva.

A partir destas reflexões a Comissão Técnica de Mobilidade a Pé Acessibilidade da ANTP elaborou documento com diretrizes para auxiliar na composição de programa de governo para a gestão a ser formada pelas próximas eleições.

Para tanto o grupo optou pela sua divisão em três frentes de trabalho, de forma a abarcar todo o conjunto de preocupações de seus membros.

A primeira delas ficou encarregada de preparar diretrizes considerando o escopo da acessibilidade e inclusão, a partir da Lei Brasileira da Inclusão e das Normas Brasileiras de Acessibilidade.

A segunda frente preparou suas diretrizes baseada em composição de leis formada pelo Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal de Mobilidade Urbana, lei e decreto municipais de São Paulo que estabelecem o Estatuto do Pedestre.

Finalmente a terceira frente de trabalho representou a voz e o anseio da sociedade através dos vários documentos e iniciativas que já preparados para as eleições.

A seguir são listadas as propostas de diretrizes resultantes desta composição.

Grupo de trabalho 1 - Diretrizes LBI

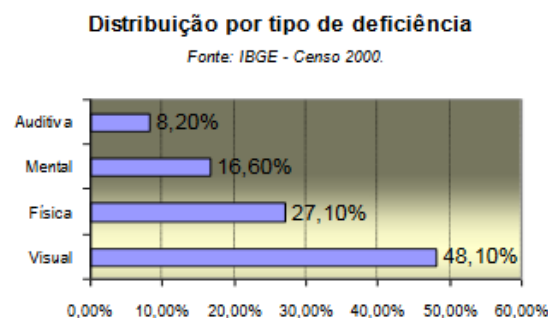
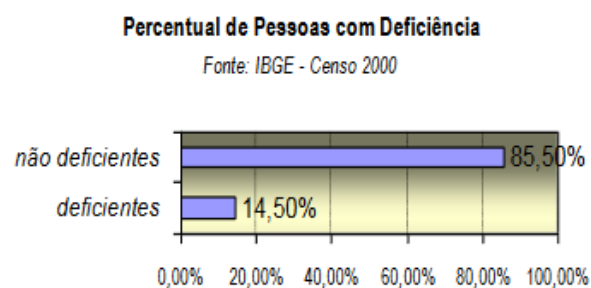
Acessibilidade e a LBI -Lei Brasileira de inclusão- Lei Federal 13.146/15 e NBRs9050/20 e 16537/16

Falar de normas de acessibilidade implica retroceder a um passado de certa forma recente, onde em função da Constituição de 1988, conceitos básicos de deveres do Estado com relação ao tema, foram introduzidos e resultaram em diversas leis específicas e também na primeira versão da NBR 9050 em 1994, onde se estabeleceu critérios para edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos inclusivos.

O Decreto 5296/2004, cita a NBR 9050, como obrigatoriedade de uso no sentido de definir parâmetros técnicos para as varias condições de mobilidade e percepção do ambiente urbano e rural e em edificações, respeitando necessidades individuais.

Associamos ainda a este breve histórico o envelhecimento crescente da população, que obriga a sociedade a se modificar, e buscar propiciar a todos igualdade de oportunidade para usufruir e circular na cidade e seus equipamentos.

Ao longo desse tempo atualizações da NBR 9050 tem ocorrido, bem como a publicação da NBR 16537, relacionada a questão de sinalização tátil no piso, com diretrizes para elaboração de projetos e instalação. Recentemente tivemos publicada da versão da NBR 9050:2020, que atende segundo dados do censo de 2000, a 14,5% da população brasileira, assim distribuídos:



A Lei Federal 13.146/15, conhecida como LBI - Lei Brasileira de Inclusão ou Estatuto da Pessoa com Deficiência, promulgada em 2015 é de suma importância para o respeito aos direitos das pessoas com deficiência, uma vez que veio para garantir o acesso a informação e a justiça, trazendo vários avanços, com relação aos direitos fundamentais das pessoas com deficiência, atendendo indiretamente também a população idosa.

A partir dessas leis foram elencadas algumas diretrizes que podem contribuir para cidades mais inclusivas e acessíveis:

- Propor novas ROTAS ACESSÍVEIS, através da definição de parâmetros para rotas, focados principalmente no transporte coletivo, considerando:
 - . Dados do Observatório das Pessoas com Deficiência ou outras fontes existentes
 - . Reclamações dos usuários
 - . Ampliação das rotas existentes com propostas para maior integração ao sistema de transporte coletivo
 - . Maior respeito às características da cidade, incluindo regiões da periferia e os principais polos atrativos.
- Adequações dos pontos de parada de ônibus, terminais e estações, definindo plano de ação, conforme legislações vigentes.
- Incorporar aos pontos de parada de ônibus, terminais e estações, informações “online” em plataforma digital, sobre linhas, itinerários e horários do sistema de transporte.
- Aumentar a frota de táxis e aplicativos acessíveis em 10%
- Definir parâmetros para sinalização com piso tátil através de Portaria SMSUB/ SMPED, conforme DECRETO CALÇADAS 59671/20
- Fiscalizar e adotar procedimentos para calçadas cumprindo legislação vigente e evitando improbidade administrativa.

Grupo de trabalho 2 - Leis: Código de Trânsito Brasileiro - Lei Federal 9503/97 , Lei da Mobilidade Urbana - Lei Federal 12587/12 e Estatuto do Pedestre Lei Municipal nº 16.673 e Decreto Municipal 59.670 /20 município SP

No âmbito dos pedestres, o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, de 1997 já evidencia a necessária proteção dos usuários mais vulneráveis em circulação nas vias públicas e estabelece diretrizes básicas como, por exemplo, que todos os veículos devem manter os

pedestres isentos de qualquer perigo, que os motoristas de ônibus redobrem a atenção em volta dos transportes coletivos; proíbe expressamente a ultrapassagem de veículos parados nas faixas de pedestres; é dado ao pedestre o direito de passagem no cruzamento, especificamente na conversão e lhe é assegurado o lugar para caminhar, além de não poder ter seu deslocamento interrompido, bem como possui preferência para concluir sua travessia e no caso dos pedestres retardatários ao atravessar o código obriga que os condutores lhes dêem preferência de concluir sua travessia em locais semaforizados.

Em 2012 foi publicada a Lei nº 12.587 que estabelece as diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana que coloca os modos ativos em prioridade máxima em relação aos modos motorizados no âmbito do ambiente urbano, bem como estabelece a obrigatoriedade de formulação, pelos municípios, de seus Planos de Mobilidade Urbana.

Muitas cidades brasileiras já possuem seu Plano de Mobilidade com diretrizes que contemplam investimentos na infraestrutura da mobilidade a pé ao mesmo tempo em que já começam a produzir legislação que reforça o exercício dos direitos de cidadania e dignidade para os que utilizam seus próprios pés em deslocamentos cotidianos, os Estatutos do Pedestre, enquanto lei e decreto regulamentador, como o caso do município de São Paulo (SP). Ele serve de inspiração para a proposição de diretrizes que devem compor os planos de exercício dos poderes executivo e legislativo que concorrem às próximas eleições.

Assim a partir da legislação citada foram elencadas diretrizes de suma importância a fim de dotar as cidades de infraestruturas de mobilidade urbana adequadas para a melhoria da qualidade de vida de todos os cidadãos. São elas:

- Estabelecerum Plano de Ações Governamentais sobre a mobilidade a pé com metas anuais e cronograma físico-financeiro;
- Implantar de um Sistema de Informações para a elaboração de diagnóstico e definição de diretrizes políticas paraa mobilidade a pé;
- Estabelecer de uma Rede Prioritária da Mobilidade a pé
- Desenvolver de um Sistema de sinalização para pedestres;
- Criar de um Banco de Dados sobre os tipos e localização de acidentes ocorridos nas vias públicas, incluindo o registro de quedas nas calçadas; Estabelecer o registro especial com acidentes envolvendo idosos, grupo com subnotificação.
- Elaborar de um Banco de Dados dos conflitos entre os pedestres e os demais modos motorizados ou não;

- Avaliar a situação atual e promover revisão dos tempos semafóricos, de forma que eles sejam compatíveis com a velocidade de travessia dos pedestres, especialmente daqueles com mobilidade reduzida; Fomentar a implantação de bancos nas calçadas, como mobiliário de suporte à mobilidade a pé;
- Reforçar a mobilidade a pé como política de mobilidade articulada à política de saúde, estimulando-a como estratégia de Promoção da Saúde e de prevenção em tempos de pandemia de Covid;
- Fomentar parcerias entre instâncias públicas, universidades, institutos de pesquisa, organizações da sociedade civil e população para estudos específicos e formulação de propostas participativas;
- Providenciar financeiramente o estabelecimento de editais para apoiar propostas participativas para a melhoria da mobilidade a pé, envolvendo organizações da sociedade civil e população.

Grupo de trabalho 3 - Iniciativas da sociedade civil

As organizações da sociedade civil que defendem a mobilidade ativa nas cidades brasileiras vem atuando cada vez com mais força para o seu reconhecimento local e para a atuação em rede, nas escalas municipal, estadual e nacional. Tem como desafio central qualificar o conhecimento da sociedade em geral sobre o tema e sensibilizar eleitores para apoiarem candidaturas comprometidas com a mobilidade urbana sustentável. Além disso, esses grupos atuam na prática para criar um ambiente favorável que amplie a inclusão da mobilidade sustentável nas políticas públicas e nas legislações pelos poderes executivo e legislativo municipais, objetivando a formação de políticas de Estado (articuladas e duradouras) em substituição às políticas de governo ou de mandato.

A seguir, estão listadas algumas iniciativas desenvolvidas por estas organizações.

Mobilidade Sustentável nas Eleições



A campanha tem como objetivo principal inserir os modos de mobilidade sustentável nos programas de governo e mandatos das candidaturas às prefeituras e câmaras de vereadores nas eleições de 2020.

Com coordenação nacional, realizada pela Cidadeapé, Como Anda, UCB e Idec, a campanha oferece auxílio a organizações sociais que atuam nessa pauta nos municípios para: elaborarem e entregarem propostas às candidaturas, se comunicarem com a sociedade e sensibilizarem o eleitorado. Essa iniciativa é baseada em experiências exitosas similares realizadas em eleições anteriores.

Para São Paulo, foi construída uma **Agenda Propositiva para a Cidade de São Paulo | Mobilidade e Clima**, uma visão conjunta de diversas organizações da sociedade civil para qualificar o debate sobre a mobilidade no município. A seguir estão alguns dos principais eixos dessa agenda, que foi enviada para todas as candidaturas à Prefeitura.

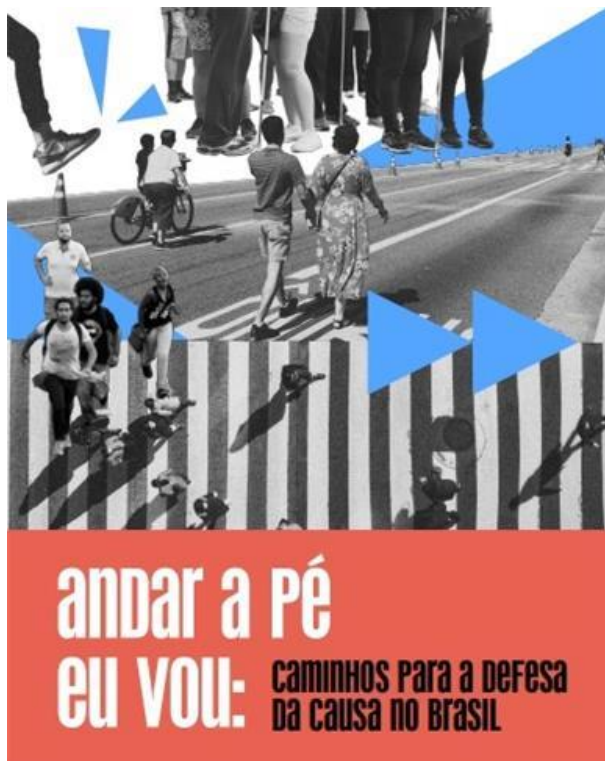
- 1: Reduzir os tempos de deslocamento, priorizando os meios de transporte sustentáveis
- 2: Redistribuir os recursos públicos para mobilidade e urbanismo
- 3: Implantar infraestrutura para mobilidade a pé, por bicicleta e transporte público
- 4: Tornar o trânsito mais seguro
- 5: Melhorar a qualidade do ar e a saúde das pessoas
- 6: Melhorar a gestão administrativa e ampliar a participação social

7: Combater a violência e assédio contra mulheres e a população LGBTQIAP+

Nesta campanha, é possível consultar o documento: [Como analisar planos de governo com foco em mobilidade e transporte público.](#)

O detalhamento completo da campanha nacional pode ser consultado em: <https://mobilidadenaseleicoes.org.br/a-campanha/>

Publicação Andar a pé eu vou: caminhos para a defesa da causa no Brasil



Desenvolvido pelo projeto Como Anda (ponto de encontro de organizações que promovem mobilidade a pé no Brasil) e com a colaboração de diversos especialistas no tema, a publicação reúne uma série de experiências nacionais que influenciaram outras ações, projetos ou políticas públicas voltadas para a valorização dos deslocamentos a pé.

O material traz em detalhe as principais estratégias, táticas e ferramentas que os grupos utilizaram nas ações para fortalecer o tema na agenda política e aprofunda em cinco estudos de caso (desde campanhas a ações de intervenção física) que destacam táticas e ferramentas usadas para sensibilizar e defender a mobilidade pedestre dentro de variados grupos.

O material também destaca a importância da colaboração de organizações da sociedade civil para fortalecer a causa nas ações de advocacy, bem como a importância do controle social no monitoramento das promessas, após as eleições.

A ideia é que, de posse dessa publicação, as organizações da sociedade civil e as pessoas interessadas no tema possam ter acesso a informações e incidir politicamente na defesa dos pedestres nas eleições municipais de 2020 - antes, durante e após o pleito - já que este é um momento oportuno para sensibilização e formulação de políticas públicas democráticas.

A publicação pode ser acessada em: http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2020/08/comoanda-publicacao_andar-a-pe-eu-vou.pdf

Manifesto por cidades para pessoas a pé



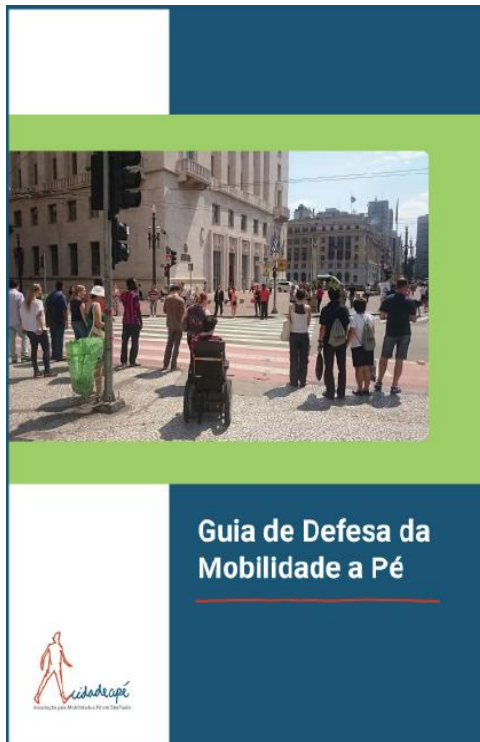
O documento foi construído de forma colaborativa entre organizações e indivíduos sensibilizados pela pauta e elaborado no contexto da pandemia da COVID-19 e destaca valores, ações e práticas que precisam ser priorizadas na (re)construção de cidades para pessoas a pé.

Traz pontos fundamentais para defender cidades para o caminhar, abordando aspectos sobre acessibilidade, conectividade, participação social, disponibilização de dados e importância do movimento feito por organizações da sociedade civil.

O manifesto conta com mais de 100 assinaturas e pode ser considerado mais um marco para a construção de identidade pedestre e fortalecimento do caminhar no Brasil.

O documentopode ser acessado em: http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2020/08/200808_ComoAnda-ManifestoColetivo.pdf

Guia de Defesa da Mobilidade a Pé



O Guia de Defesa da Mobilidade a Pé objetiva o fortalecimento da participação social em defesa de políticas públicas efetivas de priorização e proteção do deslocamento a pé. São explicados os principais conceitos sobre mobilidade a pé e há sugestão de formas de agir. O material é direcionado à atuação em São Paulo, mas pode ser adaptado para qualquer outra cidade brasileira.

A publicação pode ser baixada em: <https://cidadeape.org/por-que-defendemos-a-mobilidade-a-pe/>

Estudo Parcerias para a Gestão de Espaços Públicos

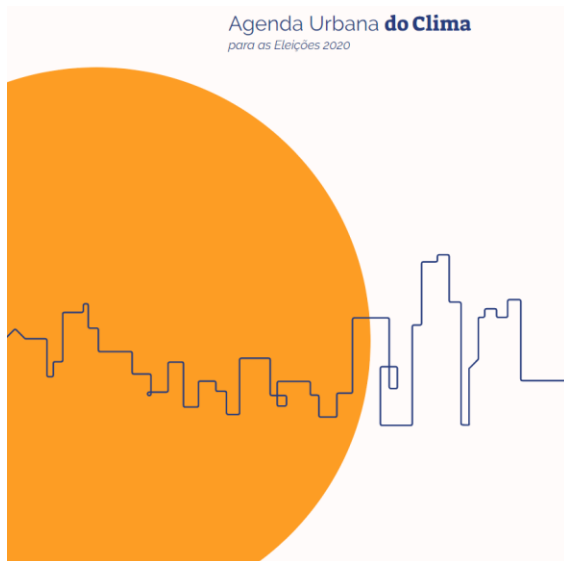


Com o objetivo de enfatizar a importância dos espaços públicos como ambientes fundamentais para a construção de cidades mais sustentáveis, o ITDP lança a publicação Parcerias para Gestão de Espaços Públicos. O relatório apresenta reflexões sobre como o trabalho conjunto de diferentes atores pode trazer benefícios para o espaço público, contribuindo para tornar ruas e outros espaços públicos mais atrativos, seguros e dinâmicos. A publicação apresenta, também, o resultado das discussões de duas oficinas realizadas pelo Instituto no início deste ano.

Link para acesso ao estudo:

https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2020/09/Relat%C3%B3rio_Parcerias-para-a-gest%C3%A3o-de-espacos-p%C3%BAblicos.pdf

Agenda Urbana do Clima para as Eleições 2020



A Agenda Urbana do Clima é uma iniciativa que traça diretrizes mínimas para a ação climática no contexto urbano, baseadas nos pilares de saúde, emprego e mobilidade.

Idealizada por organizações da sociedade civil e outras instituições, a agenda é fruto de um processo colaborativo e coletivo, a partir da reunião de um grupo heterogêneo e presente em iniciativas por todo o território nacional.

A partir de experiências e expertises na atuação com atores governamentais e não governamentais, as organizações envolvidas na elaboração ou apoiadoras da agenda urbana do clima reconhecem o papel central das cidades para aumentar a ambição climática.

Link para acesso ao site: <https://www.agendaurbanadoclima.com/>

Além desse material de referência para o desenvolvimento de diretrizes para políticas públicas de fomento à mobilidade a pé, as organizações sociais também atuam na capacitação de lideranças políticas e futuros candidatos assim como em ações específicas de conscientização da sociedade a serem adotadas na data dos pleitos.

Guias temáticos Prepara RAPS (Rede de Ação Política pela Sustentabilidade)2020



Ancorado nos valores da democracia e da sustentabilidade, o Prepara RAPS (Rede de Ação Política pela Sustentabilidade) é o programa idealizado e desenvolvido com o objetivo de preparar suas lideranças para disputas eleitorais. A iniciativa oferece uma série de atividades a pré-candidatos e pré-candidatas membros da organização, que incluem entrevistas e orientação individual, acesso à plataforma Datapedia, mentorias com políticos já eleitos, além de lives e videoaulas com especialistas em temas como advocacy, representatividade, legislação eleitoral, fakenews, media training e sustentabilidade em campanhas.

Para as eleições municipais de 2020, também foram elaborados os Guias Temáticos, em conjunto com vários parceiros estratégicos da RAPS, que trazem os principais conceitos, pontos de atenção e exemplos concretos sobre como as cidades podem lidar com questões extremamente relevantes para a construção de um país mais justo, com mais oportunidades e Arq.Futuro e Laboratório Arq.Futuro de Cidades do Insper tratam sobre os principais conceitos relacionados às cidades disponível em:

https://www.raps.org.br/2020/wp-content/uploads/2020/07/Guia_Tem%C3%A1tico_RAPS_Cidades.pdf

Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) traz um olhar sobre mobilidade e direito à cidade disponível em:

https://www.raps.org.br/2020/wp-content/uploads/2020/07/Guia_Tem%C3%A1tico_RAPS_Mobilidade.pdf

Campanha “A Pé Pra Votar”



A campanha nacional “A Pé Pra Votar”, tem o objetivo contribuir para a redução da abstenção de votos nas eleições municipais, estimulando a ida às urnas de forma segura e sustentável. Foi elaborada no contexto da pandemia de COVID-19 e busca estimular que as pessoas se comprometam a exercer seu direito de voto nas eleições municipais. Com isso, relaciona o transporte a pé como um modo de deslocamento seguro durante a pandemia, leva o tema da mobilidade a pé às candidaturas municipais e também prioriza a articulação em conjunto de ações voltadas para a mobilidade a pé com outros grupos e pautas.

Informações sobre a campanha: <http://corridaamiga.org/campanhas/a-pe-pra-votar/>